

第三章

忘れられない2年間の経験

朝、ブローナ駅までの通勤電車の中で、一人寂しく乗ることはもうありませんでした。サービス技術部で働くサロンノに住む3人の同僚と友達になったのでした。レナータ、アンジェラ、そしてエンニオです。エンニオは感じのいい青年で見ていただけで元気が出てくるような人でした。いつもニコニコしている彼は面白い話をするのが上手くてジョークも話すことが出来る人でした。ですから、私たちが座る列車のコンパートメントは彼の話聞いて笑い転げたくて集まってくる学生でいっぱいでした。ブローナ駅からガッタメラータ通りへは日常の出来事なんかを話しながら歩き、カフェを飲み、パールの立ち寄りしました。

オフィスではすべての物事が価値あるものでした。私を職業人として、また一人の人間として成長させてくれました。よく休憩時間に研修棟の小屋に出掛けていきました。そこでは、アルファスッドとアルフェッタのエンジンがベンチテストされていて、そしてそこには1972年5月にトリエステで公開される予定の、そして、すぐに全世界から賞賛を浴びることになる新型ベルリーナのための熱狂的な空気が息づいていました。その研修棟にはすべての部署の工程が集められていて、塗装行程もあり、スケールダウンした小さな工場といった感じでした。これらのすべては私を魅了し、また、私は従業員の仕事振りや、落ち着いた雰囲気、そしてそこに息づく職人気質に感銘を受けました。私は“Capo Nord-Capo Sud（北端-南端）”レイド用に準備された Alfetta（アルフェッタ）の試作車を好奇心に誘われて見ていたのを覚えています。それから10年ほどしてからアルファロメオの歴史資料センターを整理する仕事を任されたときに、さまざまな試作車を解説する写真ファイルの中にそのアルフェッタを見つけたこともありました。ほかに感動的な思い出といえば、Andre De Adamich（アンドレ・デ・アダーミチ）や Teodoro Zeccoli（テオドロ・ゼッコリ）といったレーシングドライバーにある受賞パーティーの昼食会で間近で会ったことです。また、Balocco（バルocco）のコースに足を踏み入れた最初の女性の中の一人になったというのもいい思い出です。そのときレセプションセンターのマネージャーであった Messaggi（メッサジ）氏が運転する2000 GT Veloce（ヴェローチェ）に乗り込んでスリルに満ちた高速体験をすることが出来ました。

1973年の暮れにオイルショックでガソリン価格は高騰しました。人々はサンデードライヴを控え、ナンバープレートの数字による通行規制が導入されました。その頃は、社内から重要人物が去ったり、社会運動の激化でアルファロメオにとっても劇的な年月でした。Giulietta（ジュリエッタ）のプランナーで、1961年からアルファの会長を務めてきた Giuseppe Luraghi（ジュゼッペ・ルラーギ）がアルファロメオを去り、Ermanno Guani（エルマンノ・グアーニ）が会長職を引き継ぎました。その在職中は「政治にどっぷり浸かった」とみなされていて、彼もまた、1974年末に Gaetano Cortesi（ガエターノ・コルテージ）に会長職を譲りました。同年3月23日、Orazio Satta Puliga（オラーツィオ・サッタ・プリーガ）プランニングエンジニアがこの世を去りました。彼が生み出したこの世で最も美しいクルマたちは偉大なるアルファロメオを創り上げました。彼の死去後オイル危機が一層高まり、他のエンジニアたちも会社を去りました。その中には偉大なエンジン設計者の Giuseppe Busso（ジュゼッペ・ブッソ）やプランニングエン

3^ capitolo

ジニアの Gianpaolo Garcea (ジャンパオロ・ガルセア) や Livio Nicolis (リヴィーオ・ニコリス)、そしてテクニカルディレクターである Ponte di Pino (ポンテ・ディ・ピーノ) 技師らがいました。私の身にも待っていた変化がやってきて、家庭の事情で義務的ではあったのですが、人事部のマネージャーに面談を求め、アレーゼへの転勤を申し出ました。

続く . . .

[Elvira Ruocco \(elvira.ruocco@alfasport.net\)](mailto:elvira.ruocco@alfasport.net)